

Evropští výrobci nechtějí, aby cyklisté svá elektrokola zrychlovali

5. 11. 2021, Confederation of the European Bicycle Industry



Největší evropské společnosti vyrábějící elektrokola dělají vše pro to, aby jezdcům zabránily na svých elektrokolech zvyšovat rychlost.

Většina evropských společností zabývajících se prodejem elektrokol se staví proti jejich čipování tak dlouho, jak dlouho je prodávají. Nyní se však toto odvětví začíná více organizovat. V rámci Konfederace evropského cyklistického průmyslu (CONEBI) se 15 národních asociací cyklistického průmyslu v Evropě a 68 společností přihlásilo k závazku zabránit majitelům v čipování jejich elektrokol za účelem zvýšení rychlosti a výkonu.

Jak je vysvětleno v dopise: „Členové CONEBI se vyslovují proti jakékoli manipulaci se systémy pohonu elektrokol, např. za účelem zvýšení výkonu nebo maximální podporované rychlosti. Jízda na manipulovaných elektrokolech na veřejných komunikacích může vést nejen k technickým problémům, ale také k vážným právním důsledkům. Manipulace mohou poškodit pohonný systém i samotné jízdní kolo. Jezdci riskují ztrátu záruky a zneplatnění záručních nároků. Pokud dojde k nehodě s manipulovaným elektrokolem, může to mít za následek vysoké náklady na odpovědnost a také trestní stíhání.“



Signatáři z řad výrobců elektrokol a motorů

Arcade Cycles, Babboe, Bafang, Balkanvelo, Ballistic Bikes, Batavus, BATRIBIKE, Bicycleworks, Bosch, Brompton, Brose, Büchel, Cairn Cycles, Carqon, Cross, Cycle Gets, Cycleurope France, Decathlon, EBCO Electric Bikes, Eonic One, Focus, Gazelle, Ghost, Giant, Gocycle, Haibike, Ideal Bikes, I-FEVS, Insync Bikes, Ison Distribution, Kalkhoff, Koga, KTM, Lapierre, Leader96, Madison, Maxcom, Merida, Mission Cycles, Neodrives, Neomouv, Nocomoto, Orbit Tandems, Orient Bikes, Passati, Paul & Lange, Raleigh, Riese & Müller, RODFORT Built Transport Cycles, Rose Bikes, Rutland Cycling, Shimano, Sparta, Specialized, Sram, Starway, Stella, Stevens, Tern, Totem, TQ Systems, Trek, Union, Universal Transmissions, Urban Arrow, Velomania, Winora, Wisper Bikes.

V rámci prevence proti čipování elektrokol se signatáři dopisu zavázali přijmout řadu opatření.

Skupina se zavázala, že přehodnotí stávající normy proti neoprávněné manipulaci, aby zjistila, zda jsou stále vhodné pro daný účel, a že bude průběžně pracovat na zdokonalování systémů pohonu elektrokol, aby manipulace s nimi byla obtížnější.

Problematické čipování elektrokol se v Evropě věnuje větší pozornost kvůli nižším rychlostním a výkonovým limitům pro elektrokola ve srovnání se zbytkem světa. V Evropě je většina elektrokol omezena výkonem 250 W a rychlostí do 25 km/h. Většina netrénovaných jezdců dokáže při šlapání vyvinout sílu 250 W. Ve spojení s nízkým rychlostním limitem elektrokol v Evropě to znamená, že mnoho jezdců na elektrokolech je běžně předjížděno cyklisty na silničních kolech.

V praxi většina evropských výrobců motorů ve skutečnosti překračuje limit výkonu 250 W, protože je obtížné jej měřit a vymáhat. Špičkové motory, jako například Bosch, mohou v maximálním nastavení výkonu skutečně dosáhnout výrazně více než 250 W. Rychlost je mnohem snazší měřit a vymáhat na silnici, a proto jsou téměř všechna evropská elektrokola omezena na rychlost 25 km/h.

V některých částech Evropy existují rychlostní třídy pro elektrokola s rychlostí 45 km/h, které však často vyžadují, aby rychlejší elektrokola byla registrována, měla registrační značku a znemožňují jim používat jízdní pruhy pro cyklisty. Taková omezení odstraňují mnoho výhod elektrokol a vedla k tomu, že jen nepatrný zlomek elektrokol v Evropě překračuje rychlostní limity 25 km/h. To způsobilo, že mnoho jezdců hledá a objevuje způsoby, jak zvýšit rychlost svých elektrokol.

Mnoho společností již začalo tuto praxi potírat a společnost Bosch dokonce představila aktualizaci, která zablokuje motor kola, pokud se na něm jezdec pokusí opakovaně zvýšit rychlost. Některé země, například Francie, považují čipování elektrokol za trestný čin, za který hrozí vězení.

Zatímco mnoho jezdců jednoduše vyhledává vyšší rychlost, aby se rychleji dostali tam, kam chtějí, obavy o bezpečnost rychlejších elektrokol vedly k odporu ze strany průmyslu. Došlo k případům, kdy chodci byli sraženi a usmrceni „čipovanými“ elektrokoly, která jela rychleji, než výrobci zamýšleli.

Kromě tragičnosti takových událostí se výrobci obávají, že by takové případy mohly nakonec vést ke zvýšené regulaci elektrokol nebo jejich klasifikaci jako motocyklů, namísto jízdních kol. Kroky, jako je tento dopis s vlastním závazkem, naznačují, že odvětví nyní začíná ještě vážněji usilovat o samoregulaci, aby se takovým opatřením v budoucnu zabránilo.

Zdroje:




<https://www.conebi.eu/index.php/2021/09/30/bicycle-industry-takes-strong-stance-against-tampering-of-e-bikes/>


<https://electrek.co/2021/09/30/europes-electric-bike-companies-really-dont-want-you-hacking-your-e-bike-to-go-faster/>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Maximální výkon 250 W a rychlost (dopomoci) do 25 km/h – takto lze zjednodušeně definovat elektrokolo. Parametry a související podmínky k elektrokolům a vybraným jednostopým vozidlům shrnuje následující infografika.

VOZIDLO	PARAMETRY VOZIDLA	ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ	LOKALITA JÍZDY	VĚK ŘIDIČE	OCHRANA HLAVY	ALKOHOL A NÁVYKOVÉ LÁTKY
jízdní kolo						
elektrokolo	do 25 km/h, do 250 W <small>(do 1 000 W dodatečný pomocný motorek)</small>		pozemní komunikace, stezka pro (chodce a) cyklisty, chodník (pouze děti do 10 let)	děti do 10 let pod dohledem osoby starší 15 let (neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně)	přilba do 18 let povinná, nad 18 let doporučená	0 ‰
koloběžka		bez oprávnění				
elektrokoloběžka	do 25 km/h, do 250 W <small>(do 1 000 W dodatečný pomocný motorek)</small>					
motokolo	do 25 km/h, do 1 000 W					
moped	do 45 km/h, do 4 000 W	min. AM	pozemní komunikace	min. 15 let	přilba, brýle/štit	



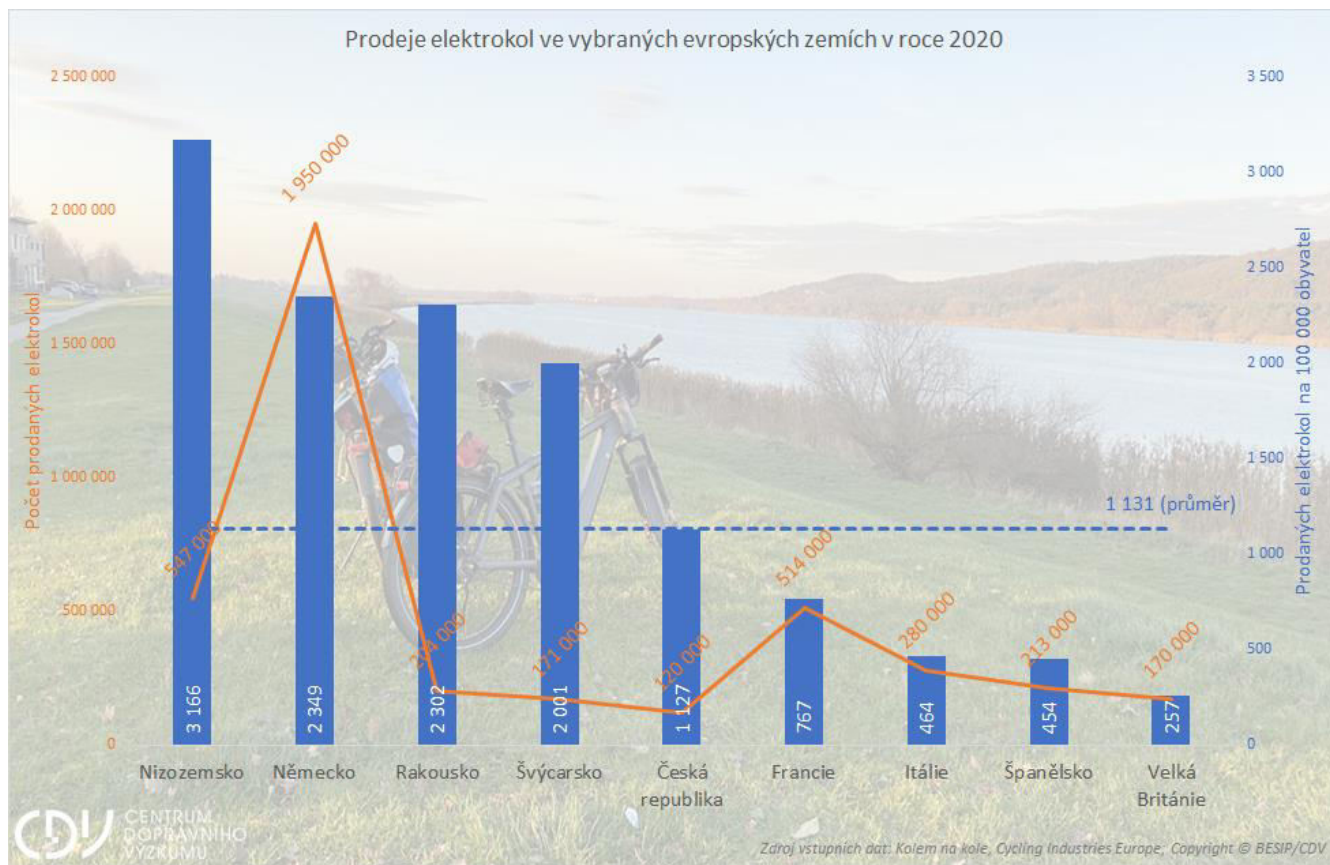
 **CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU**

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Elektrokola, jako nemotorová vozidla, nepodléhají evidenci v registru vozidel. Z dat, která jsou veřejně k dispozici, lze konstatovat, že cyklisté v České republice dnes vlastní řádově statisíce elektrokol. Uvádí se, že v České republice se v loňském roce prodalo 120 000 elektrokol (pozn. 2019: 78 000, 2018: 55 000, 2017: 30 000, 2016: 18 000; zdroj: Akademie městské mobility), elektrokola se tak na prodeji jízdních kol podílela již přibližně z jedné třetiny. Jak jsme na tom ve srovnání s jinými zeměmi? V relativním srovnání, tzn. počet prodaných elektrokol na počet obyvatel, jich bylo více než u nás evidováno v Nizozemí, Německu, Rakousku a Švýcarsku. Méně elektrokol na počet obyvatel se pak prodalo ve Francii, Itálii, Španělsku a Velké Británii. Z dostupných dat z uvedených 9 zemí tak Česká republika co do počtu prodaných elektrokol v roce 2020 patřila



k průměru.



Dotazníkové šetření mezi zákazníky a prodejci elektrokol

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) v nedávné době spustilo na stránkách Observatoře bezpečnosti silničního provozu k oblasti elektrokol stručnou anketu – *Praktické zkušenosti s jízdou na elektrokolech*. Elektrokola jsou nejen v České republice čím dál populárnější. Otázky, jejichž vyplnění zabere přibližně 1-2 minuty, dají odpovědi na základní zkušenosti cyklistů s jízdou na elektrokolech. Odpovědi jsou anonymní, průběžné výsledky lze zjistit bezprostředně po vyplnění ankety. Anketa je určena pro MAJITELE elektrokol.

V závěru ankety byly respondentům položeny 3 otázky týkající se tzv. tuningu elektrokol:

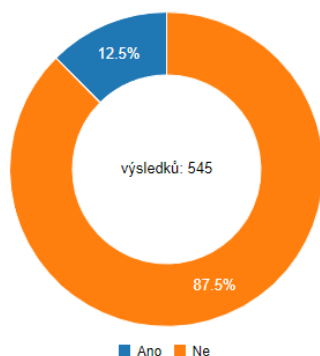
Byl vám při prodeji elektrokola nabídnut jeho tuning (zrychlení, zvýšení výkonu)?

Je Vaše elektrokolo opatřeno tuningem, díky kterému může asistence pomáhat i při rychlostech nad 25 km/h?

Víte, že takové „elektrokolo“ není způsobilé k provozu na pozemních komunikacích?

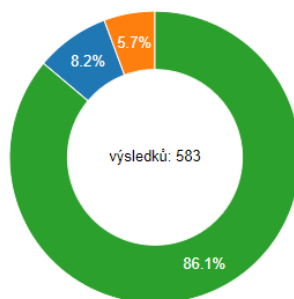


Byl vám při prodeji elektrokola nabídnut jeho tuning (zrychlení, zvýšení výkonu)?



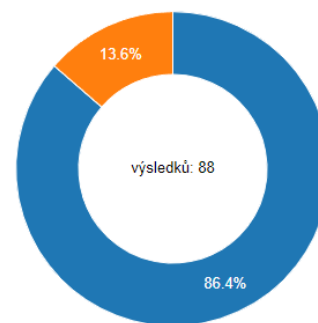
■ Ano ■ Ne

Je Vaše elektrokolo opatřeno tuningem, díky kterému může asistence pomáhat i při rychlostech nad 25 km/h?



■ Ano, pořízeno rovnou při prodeji
■ Ano, pořízeno dodatečně ■ Ne

Víte, že takové „elektrokolo“ není způsobilé k provozu na pozemních komunikacích?



■ Ano ■ Ne

Anketa je stále „živá“ a tak se jí mohou i nadále majitelé elektrokol zúčastnit. „Aktuálně máme dotazníky kompletně vyplněné od 583 respondentů, z nichž 12,5 % potvrdilo, že jim při prodeji elektrokola byl nabídnut tuning, 8,2 % respondentů si elektrokolo nechalo zrychlit při samotném nákupu, dalších 5,7 % pak zrychlení elektrokola provedlo dodatečně. Nelze opomenout ani fakt, že 13,6 % respondentů neví, že po úpravě elektrokola spočívající v jeho zrychlení není takový dopravní prostředek způsobilý k provozu na pozemních komunikacích,“ uvádí Ing. Lukáš Kadula z CDV a dodává: „Paralelně s anketou na webových stránkách jsme v průběhu roku 2021 oslovili ve všech krajích napříč republikou 90 prodejců elektrokol, 60 z nich nám informace poskytlo. Zrychlení elektrokol nabízí třetina prodejců, někteří z nich potvrdili, že upozorňují na rozpor s legislativou po tomto zásahu, někteří jej nabízí až po záruce s upozorněním na její ztrátu.“

Informace od prodejců elektrokol

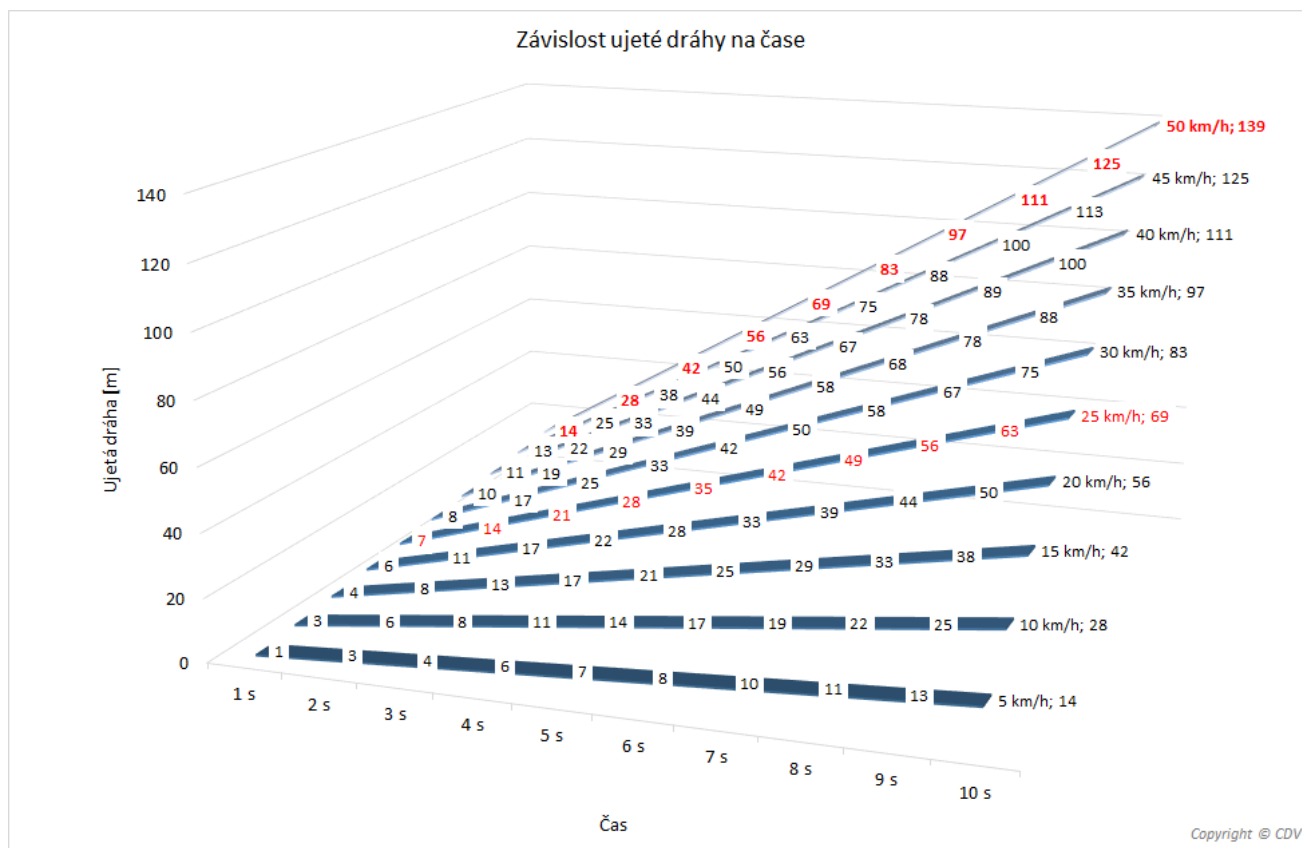
- 23 % z oslovených prodává výhradně elektrokola, u ostatních se elektrokola podílejí na všech prodaných jízdních kolech v průměru 43 %
- v 53 % si elektrokola pořizují muži, ve 47 % ženy
- 50 % zákazníků ve věkové kategorii 46-55 let si pořizuje elektrokola nejčastěji, 37 % pak v kategorii 56-65 let
- 21 % zákazníků tuning sám od sebe poptává
- 33 % prodejců tuning nabízí, 26 % zákazníků o něj projeví zájem

Asistence motoru do 25 km/h vs. 50 km/h

Elektrokola jsou považována za šlapací jízdní kola s pedály v případech, kdy jsou vybavena přídatným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h [1]. A právě rychlost cyklistů je v případech předjíždění řidiči motorových vozidel naprosto klíčová. Pokud cyklista jede rychlostí 25 km/h, ujede za 5 sekund 35 metrů a



za 10 sekund vzdálenost téměř 70 metrů. V případech, kdy je „elektrokolo“ upraveno tzv. tuningem a „cyklista“ je elektropohonem podporován do rychlosti 50 km/h, pak oproti zmíněnému příkladu urazí násobně větší vzdálenost, tzn. během 10 sekund téměř 140 metrů. Je nutné zmínit, že motorista dnes v zásadě není schopen v provozu poznat, zda předjíždí běžné jízdní kolo, elektrokolo, natož elektrokolo upravené tuningem. Proto může na silnicích docházet při předjíždění k značnému množství konfliktních situací, a to nejen v případech motorista vs. cyklista, ale k řadě interakcí může docházet také při čelních srážkách s protijedoucím vozidlem v případech, kdy se motorista nestihne zařadit do jízdního pruhu. Oblast elektrokol a jejich tuningu je jednou z věcí, ke které je opravdu nutné vést věcnou diskusi, protože podíl elektrokol bude nepochybně v čase narůstat. [2]



Kontakt:

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz
 Ing. Jiří Vedra, +420 725 810 482, jiri.vedra@cdv.cz
 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly

[2] KADULA, Lukáš, VALENTOVÁ, Veronika, ZLÝ, Jiří, AMBROS, Jiří, ELGNER, Jan, 2021. Bezpečný boční odstup při předjíždění cyklistů. Silniční obzor. 82(4), 106-112. ISSN 0322-7154.

